Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2693

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de voortgang van realisatie van open data in het openbaar vervoer* (ingezonden 4 juni 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 juni 2015)

Voorafgaand aan de beantwoording is het goed om duidelijk te maken dat het om twee zaken gaat bij het beschikbaar stellen van data. Enerzijds gaat het over actuele reizigersinformatie (bv vertragingstijden) en anderzijds over OV-chipkaartdata (OV gebruiksgegevens van reizigers).
Met de reizigersinformatie wordt via het NDOV vooruitgang geboekt. Er komen steeds meer marktpartijen die reizigers van reisinformatie voorzien en de data van de loketten van OpenGeo en 9292 gebruiken. Daarnaast nemen ook overheden, vervoerders, academici en adviesbureaus rechtstreeks data af. Het loket van OpenGeo heeft inmiddels ook al 100 afnemers.
In het NOVB wordt gezamenlijk gewerkt aan het beschikbaar stellen van OV-chipkaartdata op een geaggregeerd niveau en hierover wordt advies gevraagd aan het College bescherming persoonsgegevens (CBP). Privacy is een groot goed en het overtreden van de privacy wetgeving kan forse boetes opleveren, daarom moet er goed gekeken worden hoe met voldoende waarborgen de data openbaar beschikbaar kan komen. In de komende voortgangsrapportage van het NOVB wordt u nader geïnformeerd over de voortgang en verwachte realisatie.

Vraag 1
Kent u het bericht «Teken van zwakte»[1] en herinnert u zich de motie-Dik-Faber over onder meer het beschikbaar stellen van de brondata van reisinformatie, vervoersprestaties en tarieven als open data?[2]

Antwoord 1
Ja.

[1] OV-magazine, 2015 nr. 2, 16 april 2015
[2] Kamerstuk 29 984, nr. 502

ah-tk-20142015-2693
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Vraag 2
Kunt u aangeven op welke wijze u inmiddels uitvoering hebt gegeven aan deze motie?

Antwoord 2
Zoals gemeld in de kamerbrief waarmee de ontwerpconcessie aan de Tweede Kamer is aangeboden[3] is het ter beschikking stellen van brondata van reisinformatie als verplichting in de concessie opgenomen. Daarnaast geldt dat er ten aanzien van prestaties er in de concessies een grotere transparantie van ProRail en NS wordt vereist. Zo zijn de prestatiegegevens van NS inmiddels openbaar toegankelijk via de website. Deze informatie wordt nog dit jaar, ook door ProRail, op hun website gepubliceerd.
Het ter beschikking stellen van brondata van reisinformatie is conform de afspraken in het kader van Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV). Deze afspraken gelden voor alle vervoerders. In dit kader wordt ook een tarievenstandaard ontwikkeld waarmee tariefinformatie beschikbaar komt voor reisplanners.
Op 9 juni 2015 heeft er onder regie van NDOV een bijeenkomst van overheden, vervoerders en loketten plaatsgevonden. Er is een ontwikkeling in gang gezet om de reisinformatie beschikbaar te stellen als «open data». Op dit moment worden data onder NDOV voorwaarden (zoals gebruik alleen voor reisinformatie) beschikbaar gesteld. Die voorwaarden verdwijnen. Daartoe zal het NDOV, in overleg met alle overheden en met alle vervoerders, de licentie voor afnemers aanpassen en publiceren. En de vervoerders zullen een licentie maken en afsluiten met de NDOV loketten. De planning is deze acties nog dit jaar af te ronden.

Vraag 3
Kunt u aangeven waarom NS wel de cijfers voor enkele spoorlijnen in Zuid-Holland voor 2012 en 2013 openbaar heeft gemaakt, maar voor het overgrote deel van de spoorlijnen nog steeds niet de vervoersprestaties met betrekking tot het aantal in- en uitstappers, het aantal reizigerskilometers en de punctualiteit per traject publiceert, terwijl deze cijfers er wel zijn en de Kamer de genoemde motie heeft aangenomen? Bent u als concessiegever bereid deze cijfers openbaar te maken en NS te vragen deze vervoersprestaties per traject zo spoedig mogelijk als open data te publiceren zodat reisinformatiediensten en beleidsmakers hiermee hun voordeel kunnen doen?

Antwoord 3
NS is via haar website transparant over haar prestaties op het Hoofdrailnet. Cijfers over onderliggende deeltrajecten verstrekt NS op verzoek vertrouwelijk voor zover hier een maatschappelijk doel mee gediend is. Op termijn zal NS op haar website in toenemende mate gedifferentieerd inzicht geven in prestaties.
Daarnaast beschikt NS over een grote hoeveelheid data over de geplande en actuele dienstregeling, storingen en werkzaamheden en stationsinformatie. NS laat weten het belangrijk te vinden om deze informatie aan zoveel mogelijk
partijen beschikbaar te stellen, via zoveel mogelijk platformen, zodat er bijvoorbeeld innovatieve reisinformatietoepassingen ontwikkeld kunnen worden met de beschikbare data. Er zijn inmiddels al diverse partijen en software-ontwikkelaars die gebruiken maken van de gegevens van NS via de zogenaamde API.
In de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet zijn eisen ten aanzien van de informatieverstrekking opgenomen (artikel 19 lid 4)[4]. Het is van belang dat alle vervoerders gelijk worden behandeld. Het is niet redelijk om de ene vervoerder niet-vertrouwelijk (dus openbaar) informatie te laten geven en de

[3] Kamerstuk 29 984, nr. 530
[4] NS verstrekt aan de concessieverlener de reizigersaantallen tussen elk paar stations (de herkomstbestemmingmatrix) voor het gehele jaar en de gemiddelde werkdag. Op eerste verzoek van de concessieverlener verstrekt NS bovendien gedifferentieerde gegevens ten aanzien van reizigersstromen. NS verstrekt daartoe onder meer de inzichten en data die beschikbaar komen met het OV-chipkaartsysteem. De informatieverstrekking volgens dit lid gebeurt vertrouwelijk, zolang niet voor alle vervoerders de wettelijke verplichting geldt dat deze data openbaar worden gemaakt.

andere niet. Daarom is de informatie van NS vertrouwelijk tot ook de andere vervoerders via nieuwe concessies verplicht zijn hun info te geven.

Vraag 4
Kunt u onderbouwen waarom informatieverstrekking van reizigersaantallen vertrouwelijk moet gebeuren zolang niet voor alle vervoerders de wettelijke verplichting geldt dat deze data openbaar worden gemaakt (artikel 19 lid 5 vervoersconcessie hoofdrailnet)? Deelt u de mening dat moeilijk te bedenken is welk belang van de concessiehouders wordt geschaad bij openbaarheid en dat deze cijfers niet vertrouwelijk kúnnen zijn, aangezien de concessiehouder sowieso al de wettelijke plicht heeft om in aanloop naar een volgende concessie deze cijfers te overleggen aan nieuwe inschrijvers?

Antwoord 4
Zie ook antwoord 3. U vraagt daarnaast welk belang van de concessiehouder wordt geschaad door het verstrekken van reizigersaantallen.
Door het vrijgeven van het internationaal vervoer als gevolg van de Europese liberaliseringsrichtlijn kan in beginsel elke vervoerder grensoverschrijdende diensten, inclusief beperkte cabotage aanbieden. Door reizigersaantallen te publiceren krijgen concurrerende (buitenlandse) spoorvervoerders cruciale informatie ter beschikking. Dit kan gevolgen hebben voor de zittende concessiehouders en mogelijk ook op langere termijn voor het voorzieningenniveau. Overigens geldt dit ook voor stukken waar samenloop tussen vervoerders plaatsvindt.

Vraag 5
Kunt u verklaren waarom ondanks het nauwkeurige meetsysteem van de OV-chipkaart er geen inzicht is in de totale vervoeromvang van het stads- en streekvervoer, terwijl er een paar jaar geleden tenminste nog wel een schatting was van deze cijfers op basis van de enquête van de Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen (WROOV)?

Antwoord 5
Tot en met 2011 was WROOV de basis voor informatie over reizen in het stads- en streekvervoer. Op 3 november 2011 is de strippenkaart afgeschaft en heeft mijn ministerie niet langer opdracht gegeven voor een WROOV onderzoek omdat nauwkeurige gegevens beschikbaar waren via de OV chipkaarttransacties. De OV chipkaart data zijn beschikbaar, maar liggen bij de vervoerders. De belangrijkste belemmering voor de uitwisseling van OV-chipkaart data is dat OV chipkaartgegevens persoonsgegevens zijn, waarop de Wet Bescherming Persoonsgegevens van toepassing is. Daarnaast hanteert elke vervoerder eigen definities voor gegevens en bestempelen ze bepaalde gegevens als bedrijfsgevoelig. Dit maakt de uitwisseling van gegevens en samenstellen van overzichten niet eenvoudig.
Het NOVB is een project Informatievoorziening gestart. Doel van het project is om geanonimiseerde, geaggregeerde informatie over het gebruik van het OV landelijk beschikbaar te krijgen. Een tussenresultaat van het project is een aantal overzichten met niet-privacy gevoelige informatie over ritten van alle vervoerbedrijven, die voorlopig als basis voor de landelijke informatievoorziening dienen. Het project moet uiteindelijk meer gedetailleerde en gecombineerde informatie opleveren, zodat de informatievragen van overheden, kennisinstellingen en vervoerders beantwoord kunnen worden. Hiervoor wordt eerst een zienswijze van het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP) gevraagd, zodat duidelijk wordt dat de manier waarop met de OV chipkaartdata wordt omgegaan voldoende waarborgen geeft voor de bescherming van persoonsgegevens. Op basis van de zienswijze van het CBP wordt bezien hoe de informatiehuishouding verder wordt ingericht en ontwikkeld.

Vraag 6
Deelt u de mening dat de OV-chipkaarttransacties inmiddels het gros van de reisbewegingen betreffen en dus een representatieve steekproef vormen voor het OV-gebruik? Waarom publiceert het clearing house TransLinkSystema (TLS) geen cijfers rond de totale vervoeromvang van het stads- en streekvervoer op basis van diezelfde OV-chipkaartgegevens?

Antwoord 6
Ja, ik deel de mening dat de OV-chipkaart gegevens het gros van de reisbewegingen betreffen. Bij cijfers over de totale vervoeromvang kan het gaan om cijfers over vervoer (aantal passagiers, aantal ritten), transacties en omzet. Translink kan geen compleet beeld van de informatie geven. Er zijn «losse» kaartjes (eenmalige chipkaarten) die niet afgehandeld worden door Translink. Hetzelfde geldt voor papieren kaartjes, die bijvoorbeeld in de bus kunnen worden gekocht, en andere oplossingen buiten Translink om.
De cijfers van het stads- en streekvervoer op basis van OV-chipkaartgegevens worden niet door Translink gepubliceerd omdat deze gegevens eigendom zijn van de vervoerders. Translink kan niet zelfstandig beslissen iets met deze gegevens te doen. Om deze data te vertalen naar bruikbare informatie heeft Translink toestemming nodig van de vervoerders. Als het gaat om transacties zijn de OV-bedrijven verantwoordelijke in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens en Translink is de bewerker. Het is daarom niet aan Translink om te besluiten overzichten te publiceren.

Vraag 7
Ziet u het nut van het openbaar maken van vervoerprestaties voor bijvoorbeeld reisinformatiediensten die zo reizigers zowel in normale als verstoorde situaties kunnen informeren op welk tijdstip van de dag en op welke route ze een grote kans hebben op een zitplaats?

Antwoord 7
Het is zeker nuttig om de actuele vervoerprestaties beschikbaar te stellen aan marktpartijen. In het kader van NDOV zijn hierover afspraken gemaakt door vervoerders en overheden. De zitplaatskans is echter niet beschikbaar, want niet alle vervoerders inventariseren dit. Deze gegevens worden alleen door de vervoerder verzameld wanneer er concessieafspraken over zijn en wanneer ze het nodig hebben voor hun dienstuitvoering. Er wordt momenteel in NDOV verband nagedacht om de zitplaatskans beschikbaar te stellen en welke kosten daaraan zijn verbonden.

Vraag 8
Kent u de websites OVradar.nl en OVzoeker.nl? Hoe komen deze websites aan de actuele posities en treinstelnummers van NS? Kunt u aangeven waarom NS deze gegevens niet publiceert aan de loketten van de Nationale Databank Openbaar Vervoer (NDOV) zodat alle OV-reisinformatieapps deze data kunnen gebruiken?

Antwoord 8
OVradar.nl en OVzoeker.nl maken gebruik van een testomgeving die ooit voor interne NS doeleinden is opgesteld. NS heeft de intentie om actuele treinposities op termijn beschikbaar te stellen en bekijkt de mogelijkheden om hiervoor een project te starten. Overigens heeft NS aangegeven treinstelnummers via de NDOV loketten te gaan verstrekken.

Vraag 9
Wanneer wordt alle informatie over de verschillende abonnementen en producten voor de reiziger uiterlijk op gestandaardiseerde wijze als open data beschikbaar gesteld aan de NDOV-loketten zodat app-bouwers toepassingen kunnen ontwikkelen die reizigers ondersteunen bij het kiezen van het juiste abonnement? Is de verwachte realisatiedatum (zomer 2015) uit de voortgangsrapportage 2014 van het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) nog steeds haalbaar?[5] Zo nee, wat is de reden voor de vertraging?

Antwoord 9
Op dit moment worden door vrijwel alle vervoerders de tariefgegevens met betrekking tot het reizen op saldo aan de NDOV loketten verstrekt. De gegevens zijn daarmee ook beschikbaar voor reizigers.
Tevens wordt de stand van zaken gevraagd van het NOVB project beslissingsondersteunend systeem (BOS). De Kamer wordt met de eerstvolgende NOVB voortgangsrapportage hierover nader geïnformeerd. In het NOVB is geconclu-

---

[5] Bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 580, afspraak C9

deerd dat de verwachte realisatiedatum (zomer 2015) van het BOS niet wordt gehaald omdat er nog geen overeenstemming is met de vervoerders over het leveren van de gegevens. Het maken van afspraken hierover neemt meer tijd in beslag dan voorzien.